

RUND ACHTERN

*Lagoon Catamarans präsentiert eine junge Generation von Fahrtenkats mit andersartigem Riggkonzept. Beim neuen **LAGOON 39** steht der Mast ganz weit hinten. Nur ein Spleen oder eine **ECHTE ALTERNATIVE?***

Hoch das Bein – die neuen Kats von Lagoon können auch sportlich. Mit Code Zero sind sogar zweistellige Speedwerte drin

Ungewohnt. Der Großbaum ist extrem kurz. Trimmen benötigt weniger Kraft



Fahrten-Katamarane sind im Aufwind. Die wohnlichen Zweirumpfer erfreuen sich weiterhin zunehmender Beliebtheit, nicht nur für den Einsatz im Charterbereich, sondern auch immer häufiger als echte Eignerschiffe. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Viele der neugebauten Marinas, gerade im Mittelmeer, bieten jetzt vermehrt speziell ausgewiesene und bezahlbare Liegeplätze für die aufgrund ihrer Breite eher sperrigen Kats. Damit ergeben sich neue Möglichkeiten, das eigene Schiff als schwimmendes und damit mobiles Ferienhäuschen nutzen zu können. Eine attraktive, unkomplizierte Form des Urlaubs.

Dazu kommt: Moderne Zweirumpfer sind einfacher im Umgang geworden, lassen sich besser bewegen, auch im Manöver. Und sie bleiben dank ausgereiften Bordsystemen von einer oder zwei Personen immer noch gut beherrschbar. Darüber hinaus sind Fahrtenkats aufgrund einer ganzen Reihe von interessanten Angeboten im Rahmen des Kaufcharter-Geschäfts auch lukrativ zu finanzieren.

Nur: Die Gattung der Fahrten-Katamarane leidet noch immer unter dem hinder-

lichen Renommee, schwer, behäbig und bei Welle wenig kommod zu sein. Kats sind zwar äußerst geräumig, sehr komfortabel und krängen nur wenig; dafür bleiben die Sportlichkeit und das echte Segelgefühl auf der Strecke, so die Meinung vieler. Zweifellos nicht ohne Grund.

MEHR LEISTUNG, WENIGER KRAFT

Der weltgrößte Katamaran-Hersteller und Marktführer Lagoon will die Vorurteile ausräumen und präsentiert nun zwei Modelle

EINFACHER WAR KAT-SEGELN NOCH NIE – DANK SELBST- WENDEFOCK

mit einem sehr unkonventionellen Riggkonzept. Bei den neuen Typen Lagoon 39 und 52 steht der Mast auffällig weit achtern, sogar noch deutlich hinter der Schiffsmitte. Das hat viele Vorteile: Mit dem zurückversetzten Mast fällt das Großsegel schlanker, gestreckter aus – das soll mehr Leistung bringen. Der Baum und damit das Unterliek sind kürzer, was das Handling sowie auch das Trimmen erleichtert. Das Holen der Leinen geht einfacher vonstatten und erfordert weniger Kraftaufwand.

Im Gegenzug ist das J-Maß bedeutend länger und das Vorsegel-Dreieck größer. So groß, dass Lagoon seinen neuen Modellen schon in der Standard-Ausstattung eine Selbstwendeschiene für die immer noch ausreichend bemessene Fock anbauen kann. Dies war eine der Vorgaben des aktuellen Riggkonzepts.

Zusätzlich sollen sportliche Segler mit einem rollbaren Code Zero mehr Leistungsstärke auf den Raum- und Vormwind-Kursen erhalten. Und nicht zuletzt versprechen die Entwickler von Lagoon und die beauftragten Konstrukteure, die derzeit angesagten Designer von Marc van Peteghem & Vincent Lauriot Prévost (VPLP), ein besseres Verhalten in der Welle dank ausgewogene-

ren Gewichts- und Segeldruckpunkten. Ganz neu ist das stark zurückversetzte Rigg freilich nicht. Andere Katamaran-Hersteller haben schon früher ähnliche Konzepte vorgestellt, zum Beispiel die ehemalige englische Werft Prout und ebenso Broadblue Catamarans mit ihrem eigentümlichen Modell 385. Auch den sogenannten Achtermast hat man bei Mehrumpfbooten bereits gesehen, allerdings wird dieses Rigg ohne Großsegel gefahren.

VIEL GEFÜHL AM RAD

Ein starker Nordoster bläst Böen von bis zu 35 Knoten in die Bucht von Palma de Mallorca. Dauerhaft sind es über 20 Knoten – 5 bis 6 Beaufort. Der kleine Lagoon 39 hat mit den ruppigen Bedingungen überhaupt keine Mühe und zeigt ein ausgewogenes Segel- und Seeverhalten. Auf einem geschrickten Kurs mit halbem Wind kommt das Zweibein spielend auf 8,5 Knoten Speed. Bei weiterem Abfallen wird der knapp 70 Quadratmeter große Code Zero am eigenen Stag ausgerollt. Damit kann der Lagoon nochmals beschleunigen und kommt sogar in den zweistelligen Geschwindigkeitsbereich. Knapp 11 Knoten sind der Tagesrekord in einer Bö von etwas mehr als 30 Knoten Stärke.

Gegenan kreuzt der Lagoon 39 auf einem Winkel zum wahren Wind von rund 50 Grad mit 7,5 Knoten im Schnitt. Mehr Höhe lässt sich kneifen, allerdings verbunden mit einem schmerzlichen Verlust von Geschwindigkeit und Steuervergnügen. Mit vollem Druck am Wind gesegelt vermittelt die einwandfrei funktionierende Steueranlage dagegen eine vergleichsweise gute Rückmeldung von den Rudern. Der Lagoon lässt sich ausgezeichnet an der Windkante lenken. Bei Katamaranen ist sonst so viel Gefühl am Rad eher selten.

Von der Steuerung läuft ein durchgehender Drahtseilzug auf die Ruderwelle auf der Steuerbordseite. Eine Schubstange verbindet dann wie bei Katamaranen üblich die beiden Ruder-Quadranten unter Deck. Bei einem Bruch der Kabel bietet diese einfache Anlage allerdings keine doppelte Sicherheit; im Falle eines Defekts ist der Einsatz der Notpinne unumgänglich.

Für einen kompromisslosen Fahrtenkatamaran dieser Größe sind die ermittelten Leistungsdaten im Starkwindtest gut, und das Boot bewegt sich prima, auch in der Welle. Dies ist umso erstaunlicher, da der →

ALLES UNTER KONTROLLE



Die Schoten, Fallen und Trimmleinen laufen alle zum Steuerstand. Neu ist das sicher nicht, aber bei Lagoon sehr gut und **KONSEQUENT UMGESETZT**

IM DETAILS ZEIGT SICH DIE ERFAHRUNG DER WERFT



Übersichtlich. Der Steuermann steht seitlich erhöht und hat alle Schiffsenden im Blick



Mühsam. Die Backskisten sind tief und nicht unterteilt – das Staught ist kaum greifbar

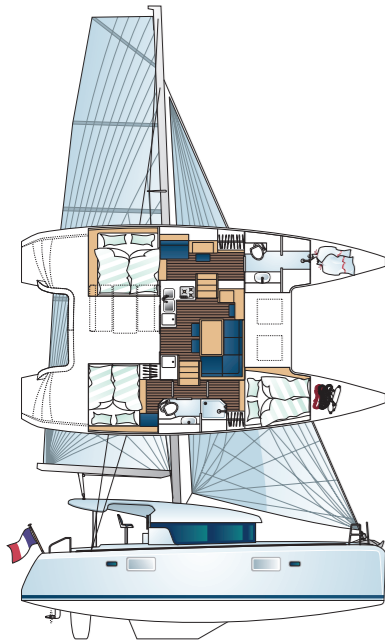


Optional. Davits und Solarpaneel gibt es gegen Aufpreis. Stören tun sie nicht



Zugänglich. Das Großsegel ist vom Steuerstand aus gut zu sehen. Trimmen ist einfach

LAGOON 39



Ungewöhnliches Profil: Der Mast steht weit achtern, das Großsegel ist stark gestreckt und überrundet

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

50 Grad	7,5 kn
60 Grad	8,0 kn
90 Grad	8,8 kn
120 Grad*	9,0 kn
150 Grad*	7,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 25 kn (6 Bft.)
Wellenlänge: ca. 1,0 Meter

* Mit Code Zero

POTENZIAL

STZ ¹	= 3,7
------------------	-------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Der Lagoon 39 ist ein schweres Boot.
Die Segeltragezahl ist deshalb klein

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,50/0,93 m
Achtern (Std.)	2,00 x 1,60 m
Achtern (Premium)	2,00 x 2,00 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur..... VPLP
CE-Entwurfskategorie..... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)..... 11,74 m
Breite..... 6,79 m
Tiefgang..... 1,27 m
Gewicht..... 11,7 t
Masthöhe ü. WL..... 18,40 m
Großsegel..... 38,0 m²
Selbstwendefock..... 32,0 m²
Maschine (Yanmar).... 2 x 15 kW/21 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
GFK-Sandwichkonstruktion im
Infusionsverfahren mit Balsaholzkern
und Iso-Polyesterharzen

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 273 700 €
Preis segelfertig² 288 360 €
Komfortpreis² 312 260 €
Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

Werft Lagoon Catamarans, F-33072
Bordeaux; www.cata-lagoon.com
Vertrieb www.lagoon-catamaran.de

YACHT-BEWERTUNG

Fahrten-Katamaran mit einem
richtungweisenden Riggkonzept.
Der Mast steht weit achtern, dafür
läuft die Fock über eine Selbst-
wendeanlage. Als Besonderheit
wird der Lagoon 39 im Standard
mit nur zwei Kabinen ausgebaut

Konstruktion und Konzept

- + Stimmige Rigggeometrie
- + Sehr solide Bauausführung
- Vergleichsweise schweres Boot

Segelleistung und Trimm

- + Wenig Kraftaufwand beim Segeln
- + Gutes Gefühl auf dem Ruder

Wohnen und Ausbauqualität

- + Eignerversion mit nur zwei Kabinen
- + Großzügige bemessene Nasszellen
- Kleine Mängel in der Ausbauqualität

Ausrüstung und Technik

- + Selbstwendefock als Standard
- + Reibungsarme Steueranlage
- Backskisten ohne Unterteilung

FORMAT 400 CABRIO

Lüa (Rumpflänge)..... 11,99 m
Breite..... 6,70 m
Gewicht..... 5,0 t
Tiefgang..... 1,00 m
Segelfläche am Wind..... 86,0 m²
Segeltragezahl¹..... 5,4
Grundpreis ab Werft 298 000 €
Preis segelfertig² 332 000 €
Stückzahl/seit 4/2010
YACHT-Test 22/2010

Ungewöhnliches Konzept aus
Deutschland. Leichter Cabrio-Kat
mit einem halboffenen Salonbereich



LEOPARD 39

Lüa (Rumpflänge)..... 11,43 m
Breite..... 6,04 m
Gewicht..... 9,1 t
Tiefgang..... 1,04 m
Segelfläche am Wind..... 92,0 m²
Segeltragezahl¹..... 4,6
Grundpreis ab Werft 272 510 €
Preis segelfertig² 296 920 €
Stückzahl/seit 156/2010
YACHT-Test 16/2012

Kleinstes Boot der südafrikanischen
Werft. Besonderheit ist das nach
achtern offene Gästecockpit



LIPARI 41

Lüa (Rumpflänge)..... 11,95 m
Breite..... 6,73 m
Gewicht..... 7,6 t
Tiefgang..... 1,15 m
Segelfläche am Wind..... 89,5 m²
Segeltragezahl¹..... 4,8
Grundpreis ab Werft 295 120 €
Preis segelfertig² 307 640 €
Stückzahl/seit 135/2009
YACHT-Test 6/2010

Volumenmodell von Fountaine Pa-
jot mit erhöhtem Steuerstand. Gute
Segeligenschaften am Wind



NAUTITECH OPEN 40

Lüa (Rumpflänge)..... 11,98 m
Breite..... 6,91 m
Gewicht..... 7,4 t
Tiefgang..... 1,20 m
Segelfläche am Wind..... 82,0 m²
Segeltragezahl¹..... 4,7
Grundpreis ab Werft 354 380 €
Preis segelfertig² 356 020 €
Stückzahl/seit -/-
YACHT-Test -

Derzeit noch in der Bauphase. Der
Nautitech 40 Open kommt im Herbst
und hat zwei getrennte Steuerstände



¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: \sqrt{S}/\sqrt{V} . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

DER NEUE LAGOON IST SCHWER. NICHT ZWINGEND EIN NACHTEIL

Lagoon 39 mit einer Verdrängung von 11,7 Tonnen ein echter Brocken ist. Im Vergleich mit den möglichen Wettbewerbern (siehe rechte Seite) bringt der Multi deutlich mehr Gewicht auf die Waage. Der Lipari 41 von Hauptkonkurrent Fountaine Pajot wiegt nur 7,6 Tonnen.

Das Gewicht sei aber gar kein entscheidender Maßstab beim Bau von Fahrtenkatamaranen, meint Lagoon-Produktmanager Jan Masselot beim YACHT-Test. Wichtiger sei vielmehr ein gutes und robustes Bauverfahren. Lagoon fertigt seine Kats als GFK-Konstruktion im Vakuum-Infusionsverfahren mit osmoseresistenten Polyesterharzen.

Dazu kommt, dass der zurückversetzte Mast seine Kräfte direkt und punktuell via Kompressions-Stütze in die Plattform zwischen den Rümpfen einleitet. Damit muss die Struktur dort besser und kräftiger ausfallen. Die Werft steift diesen Bereich deshalb mit einer zusätzlichen Bodengruppe aus.

Zwei Kielstummel sorgen für weniger Abdrift und mehr Kursstabilität. Sie sind gewollt robust ausgeführt; den Lagoon 39 soll man bedenkenlos darauf abstellen können,

etwa zum Trockenfallen in Tidengewässern oder im Winterlager. Allerdings sind die Kiele fest, als Teile der Rümpfe anlaminiert. Bei heftiger Grundberührung könnte die Struktur Schaden nehmen. Bei der Konkurrenz von Fountaine Pajot oder Leopard sind die Kiele mit Sollbruchstellen angeflanscht.

Das seitlich erhöhte Arbeitscockpit gehört bei Fahrtenkats mittlerweile ebenfalls zum guten Standard. Die Übersicht nach vorn und auf alle vier Schiffsenden ist beim Lagoon 39 uneingeschränkt. Auch der Stand

der Segel lässt sich prima einsehen, ein weiterer Vorteil des weit achtern stehenden Riggs. Das Bimini über dem Steuerstand ist dafür mit Sichtfolien ausgestattet.

Die Fallen, Schoten und Trimmleinen laufen allesamt gut erreichbar für den Rudergänger zusammen. Zu tun hat er dennoch nicht sehr viel. Dank Selbstwendefock beschränken sich die Manöverabläufe an der Kreuz zum Beispiel auf das bloße Drehen am Steuerrad.

EINFACHER AUF KNOPFDRECK

Wer aber das schlanke und vergleichsweise hohe Großsegel immer optimal einsetzen will, muss oft nachtrimmen. Traveller- und Großschot sind gut erreichbar und über die Winschen auch leicht zu bedienen. Wer will, kann sich gegen Aufpreis elektrische Antriebe installieren lassen.

Wenigstens für die zentrale Genua-Wunsch ist dies eine überaus empfehlenswerte Option. Die vergleichsweise große Fock erzeugt jede Menge Druck, und die mehrfache Umlenkung der Schot am Mast nach oben und zurück ist mit viel Reibung

verbunden. Das Kurbeln von Hand ist dementsprechend mühsam und kraftintensiv. Die Schiene der Selbstwendefock vor dem Mast könnte zudem ein gutes Stück länger sein. Gerade die Raumwind-Kurse verlangen nach größeren Schotwinkeln und dafür mehr Zug auf dem Achterliek für weniger Twist. Schön, aber auch zweifellos kompliziert wäre eine längere Schiene mit Travelerfunktion, um den Schotzug individuell anzupassen. Eine Alternative sind Barberholer.

Nach dem ausführlichen Probeschlag vor Palma ist Aufräumen angesagt. Das kurze Großsegel lässt sich vom Kajüttaufbau aus prima erreichen und auftun, und die Lazybags sind im Handumdrehen zugezogen, ohne Halsbrecherische Kletteraktion. Wer allerdings vom Laufdeck auf das Dach gelangen will, vermisst zumindest irgendwo eine Trittstufe. Die Werft hat den Mangel erkannt und will mit einer kurzen Leiter aus Edelstahl nachbessern.

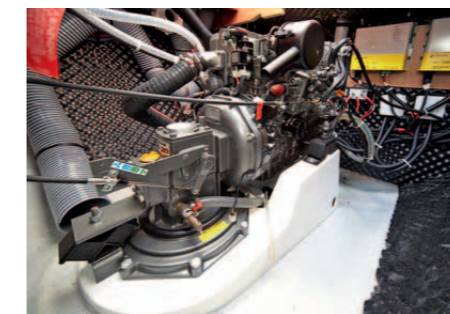
Die zweite aufregende Neuheit neben der speziellen Position des Riggs ist die Varianz im Innenausbau. Als erstes und einziges Boot seiner Klasse ist der Lagoon 39 im Standard als Zweikabiner ausgebaut. Beide Rümpfe sind in dem Fall mit einer sehr geräumigen Eigenerkabinen und einem noch geräumigeren Bad im Vorschiff ausgebaut. Für wenig Aufpreis (10700 Euro) gibt es die beiden Kabinen in einer Premium-Version. In dieser Ausführung sind die Achtern quer installierten Kojen breiter (2,00 Meter statt 1,60 Meter), und im Durchgang sind jeweils eine zusätzliche Sitzgelegenheit und ein kleiner Arbeits- oder Schminktisch angebaut.

EIN BAD PRO RUMPF

Als Alternativen gibt es den Lagoon 39 auch mit drei oder vier Kabinen, allerdings bleibt es immer bei zwei Nasszellen. In Abgrenzung dazu ist der gerade mal 25 Zentimeter längere Lagoon 400 S2 auch in einer Nur-Charterversion mit vier Kabinen und vier – allerdings sehr kleinen – Bädern erhältlich. Der 38er, langjähriger Bestseller der Werft, bleibt vorerst als Alternative zum neuen Schiff im Programm.

Keine wirkliche Überraschung bietet der zentrale Salon. Hier sind nach gutem Katamaran-Standard eine Sitzgruppe mit Esstisch, eine kleine, seitlich angebaute Na- →

ZWEI RÜMPFE HEISST DOPPELTE TECHNIK



Genug. Mit zweimal 20 PS ist der kleine Lagoon gut motorisiert. Die Maschinen sind für Wartungsarbeiten bestens erreichbar



Gängig. Die beiden Ruderquadranten sind mit einer Schubstange verbunden – einfach und kaum anders machbar

WOHNEN AUF HOHEM NIVEAU



Guter Standard: Der zentrale Salon zeigt wenig aufregend Neues. Die großen Fenster sind bei Kats üblich. So viel LICHT UND LUFT können nur Zweirumpfer bieten

VIEL PLATZ UND KOMFORT FÜR EIGNER

Kontrolliert. Es wäre problemlos möglich, den Kat von der Navigation aus zu steuern



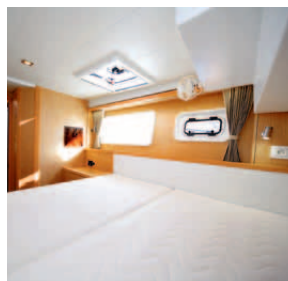
Weiträumig. Nur zwei Nasszellen sind machbar. Dafür sind die besonders großzügig



Sicher. Die Fluchtluken sind nicht zu öffnen. Im Notfall werden sie eingeschlagen



Wahlweise. Achtern liegen zwei quer oder längs – die Kojenfläche ist quadratisch



vigation sowie eine Pantry in L-Form vorhanden. Ein großes Schiebefenster verbindet die Küche mit dem Gästecockpit außen.

Der Innenausbau mit den hellen Eichenfurnieren über Sperrholz vermittelt eine überaus angenehme, helle und behagliche Wohnatmosphäre. Dazu kommt, dass der Lagoon 39 mit auffällig vielen Fenstern und Luken ausgestattet ist. An Licht fehlt es in den sonst bei Kats oft finsternen Rümpfen nicht. Und die Belüftungsmöglichkeiten sind vorbildlich. Typisch für Lagoon: Die großen Rumpffenster sind zum Schutz der Privatsphäre in den Kabinen mit Lochfolie beklebt. Man sieht zwar schlecht rein, aber auch nur eingeschränkt raus. Transparente Fensterflächen wären zumindest als Option, etwa für Nicht-Hafenlieger, wünschenswert.

Kritik muss Lagoon in Sachen Ausbaugüte hinnehmen. Unschwer lässt sich erkennen, dass die Werft im Detail nicht besonders sorgfältig gearbeitet hat – zumindest beim Testschiff nicht. Die Spaltmaße sind hier oft nicht ganz stimmig, Holzteile wurden nur unsauber zusammengesetzt, und die Schnittkanten der Sperrholzteile sind weder geschliffen noch versiegelt. Kleinigkeiten, die beim Kunden für Verstimmung sorgen können und sich mit wenig Mehraufwand vermeiden ließen.

STIMMIGE BASIS

Mit einem Preis von 273 700 Euro für die Basisausführung (Standard-Eignerversion mit zwei Kabinen) ist der Lagoon 39 im Vergleich konkurrenzfähig. Die Haupt-Wettbewerber Fountaine Pajot und Leopard Catamarans bieten ihre vergleichbaren Einstiegsmodelle in ähnlicher Ausstattung für etwa gleich viel Geld an (siehe Konkurrenzübersicht auf Seite 85).

Mit seinem neuen 39er widerlegt Lagoon die oft gehörte Unterstellung, Fahrten-Katamarane seien sich so ähnlich wie ein Ei dem anderen. Mit dem neuen Riggkonzept wagen die Franzosen den Sprung in eine neue Ära im Multihull-Segment und sichern sich damit einen wichtigen Wettbewerbsvorteil in einer Zeit, in welcher der Markt für Katamarane zusehends an Bedeutung gewinnt. Das System funktioniert im Test einwandfrei, die Vorteile überwiegen.

Es wird sich zeigen, ob und wann die Konkurrenz mit dem achtern positionierten Mast nachziehen will und wird.

MICHAEL GOOD